

[Previous Doc](#) [Next Doc](#) [Go to Doc#](#)
[First Hit](#)

☐ [Generate Collection](#)

L6: Entry 27 of 30

File: DWPI

Dec 22, 1999

DERWENT-ACC-NO: 2000-064464

DERWENT-WEEK: 200236

COPYRIGHT 2005 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Reversing transmission, e.g. for diesel trains, has increased reliability, better use of space and lower installation and financial costs

INVENTOR: BARTL, M; STREHLER, R

PATENT-ASSIGNEE:

ASSIGNEE

CODE

ZF FRIEDRICHSHAFEN AG

ZAHF

PRIORITY-DATA: 1998DE-1027581 (June 20, 1998)

[Search Selected](#)

[Search ALL](#)

[Clear](#)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
<input type="checkbox"/> <u>EP 965773 A1</u>	December 22, 1999	G	010	F16H057/02
<input type="checkbox"/> <u>DE 59901285 G</u>	May 29, 2002		000	F16H057/02
<input type="checkbox"/> <u>DE 19827581 A1</u>	December 23, 1999		000	F16H003/14
<input type="checkbox"/> <u>EP 965773 B1</u>	April 24, 2002	G	000	F16H057/02

DESIGNATED-STATES: AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT LU LV MC MK NL
PT RO SE SI AT BE DE FR GB IT

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DATE	APPL-NO	DESCRIPTOR
EP 965773A1	June 14, 1999	1999EP-0111046	
DE 59901285G	June 14, 1999	1999DE-0501285	
DE 59901285G	June 14, 1999	1999EP-0111046	
DE 59901285G		EP 965773	Based on
DE 19827581A1	June 20, 1998	1998DE-1027581	
EP 965773B1	June 14, 1999	1999EP-0111046	

INT-CL (IPC): F16 H 3/14; F16 H 57/02

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 965773A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The transmission has two coaxial input gear wheels (34,36) and a coupling device (14) actuated by a selection device (52) for coupling the input gear wheel to an input shaft (10). The second input gear wheel is mounted on a bearing support (40) of the reversing transmission housing (12). The bearing support has a central, longitudinally aligned hollow vol. near the rotation axis. The selection device protrudes from outside into the hollow vol. and has a rear part (54) that seals the housing externally.

USE - E.g. for diesel trains.

ADVANTAGE - Has increased reliability, better use of space and lower installation and financial costs.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a schematic sectional representation of a reversing transmission

input shaft 10

reversing transmission housing 12

coupling device 14

first input gear wheel 34

second input gear wheel 36

bearing support 40

selection device 52

rear part 54

ABSTRACTED-PUB-NO:

EP 965773B

EQUIVALENT-ABSTRACTS:

NOVELTY - The transmission has two coaxial input gear wheels (34,36) and a coupling device (14) actuated by a selection device (52) for coupling the input gear wheel to an input shaft (10). The second input gear wheel is mounted on a bearing support (40) of the reversing transmission housing (12). The bearing support has a central, longitudinally aligned hollow vol. near the rotation axis. The selection device protrudes from outside into the hollow vol. and has a rear part (54) that seals the housing externally.

USE - E.g. for diesel trains.

ADVANTAGE - Has increased reliability, better use of space and lower installation and financial costs.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a schematic sectional representation of a reversing transmission

input shaft 10

reversing transmission housing 12

coupling device 14

first input gear wheel 34

second input gear wheel 36

bearing support 40

selection device 52

rear part 54

CHOSEN-DRAWING: Dwg.2/3

TITLE-TERMS: REVERSE TRANSMISSION DIESEL TRAIN INCREASE RELIABILITY SPACE LOWER
INSTALLATION FINANCIAL COST

DERWENT-CLASS: Q64

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N2000-050563

[Previous Doc](#)

[Next Doc](#)

[Go to Doc#](#)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 965 773 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
22.12.1999 Patentblatt 1999/51

(51) Int. Cl.⁶: **F16H 57/02, F16H 3/14**

(21) Anmeldenummer: 99111046.1

(22) Anmeldetag: 14.06.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstattungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 20.06.1998 DE 19827581

(71) Anmelder:
ZF FRIEDRICHSHAFEN Aktiengesellschaft
88038 Friedrichshafen (DE)

(72) Erfinder:
• Strehler, Richard
88085 Langenargen (DE)
• Bartl, Max
80993 München (DE)

(54) Wendegetriebe

(57) Die Erfindung betrifft ein Wendegetriebe (8) mit einem ersten Eingangszahnrad (34) und einem zweiten, zum ersten Eingangszahnrad (34) koaxialen Eingangszahnrad (36), wobei eine von einer Schalteinrichtung (52) betätigbare Kupplungseinrichtung (14) vorgesehen ist, durch die jeweils ein Eingangszahnrad (34, 36) mit der Eingangswelle (10) kuppelbar ist.

Erfindungsgemäß wird vorgeschlagen, daß das zweite Eingangszahnrad (36) auf einem Lagerstutzen (40) des Wendegetriebegehäuses (12, 42) gelagert ist, der Lagerstutzen (40) im Bereich der Drehachse einen zentralen, längs ausgerichteten Hohlraum aufweist, die Schalteinrichtung (52) von außen in den Hohlraum des Lagerstutzens (40) hineinragt und ein Rückenteil (5) aufweist, der das Wendegetriebegehäuse (12, 42) nach außen abschließt, um eine gute Bauraumausnutzung, einen guten Schutz vor Umwelteinflüssen und eine dennoch gute Zugänglichkeit der Schalteinrichtung zu erreichen.

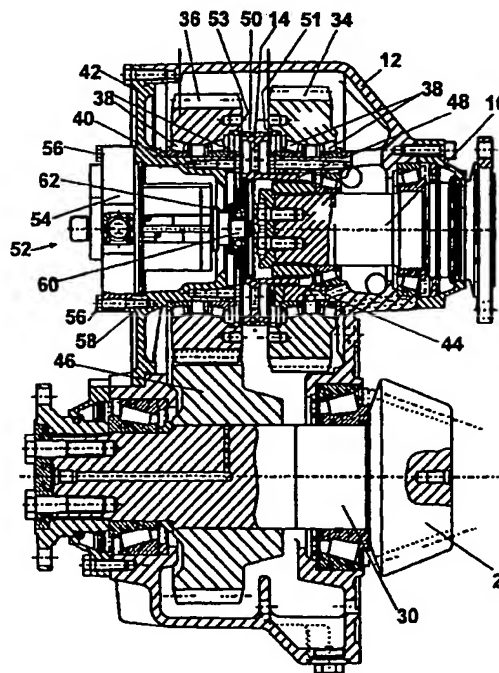


Fig. 2

EP 0 965 773 A1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Wendegetriebe mit einem ersten Eingangszahnrad und einem zweiten, zum ersten Eingangszahnrad koaxialen Eingangszahnrad, wobei eine von einer Schalteinrichtung betätigbare Kupplungseinrichtung vorgesehen ist, durch die jeweils ein Eingangszahnrad des Wendegetriebes mit der Eingangswelle kuppelbar ist.

[0002] Derartige Wendegetriebe sind beispielsweise als Teil eines kombinierten Achswendegetriebes für Schienenfahrzeuge mit Dieselmotorantrieb bekannt. In der Regel ist zwischen Dieselmotor und dem Achswendegetriebe ein Getriebe mit veränderlicher Übersetzung zur Anpassung an verschiedene Fahrgeschwindigkeiten vorgesehen. Da bei Schienenfahrzeugen der volle Übersetzungsbereich dieses Getriebes für beide Fahrtrichtungen benötigt wird, ist ein Wendegetriebe erforderlich, welches für beide Fahrtrichtungen eine annähernd gleiche Übersetzung zwischen An- und Abtrieb aufweist. Außer einer Fahrtrichtungsumkehr muß das Wendegetriebe auch eine Entkoppelung zwischen Antriebsmotor und Achsgetriebe ermöglichen, beispielsweise für einen Abschleppbetrieb mit stehendem Motor.

[0003] Es ist ein als Stirngetriebe ausgebildetes Wendegetriebe bekannt, welches ein erstes Eingangszahnrad und ein zweites, zum ersten Eingangszahnrad koaxiales Eingangszahnrad aufweist. Das erste Eingangszahnrad ist in direktem Zahneingriff mit einem zum Achsgetriebe führenden Abtriebsrad. Das zweite Eingangszahnrad, das auf der gleichen Eingangswelle wie das erste Eingangszahnrad gelagert ist, ist über eine Zwischenwelle mit dem Abtriebsrad trieblich verbunden. Zwischen der Eingangswelle und den beiden Eingangszahnradern ist eine Kupplungseinrichtung zur wahlweisen trieblichen Verbindung des ersten oder des zweiten Eingangszahnrad mit der Eingangswelle vorgesehen. Die Kupplungseinrichtung ist über eine Schaltgabel mit Gleitsteinen und mehrere Wellen und Umlenkhebel betätigbar. Außen am Getriebegehäuse ist ein hydraulisch oder pneumatisch betätigbarer Schaltzylinder mit der Hebelanordnung der Kupplungsanordnung verbunden. Zur Erkennung der aktuellen Schaltstellung sind außerdem mechanische Endschalter vorgesehen, die von der Hebelanordnung betätigt werden.

[0004] Nachteilig bei diesem bekannten Wendegetriebe ist, daß die Schalteinrichtung aus sehr vielen Bauteilen mit entsprechend hohem Kosten-, Montage- und Justieraufwand besteht. Der Schaltzylinder, die Endschalter sowie die Hebelanordnung sind der Verschmutzung ausgesetzt. Eine im Winterbetrieb auftretende Vereisung dieser Teile der Schalteinrichtung kann zum Funktionsausfall führen. Außerdem wird von diesen Teilen der Schalteinrichtung wertvoller Bauraum in Anspruch genommen.

[0005] Die Aufgabe der Erfindung ist, ein Wendege-

triebe der eingangs genannten Art mit höherer Zuverlässigkeit, besserer Bauraumaussnutzung und weniger Montage- bzw. Kostenaufwand zu schaffen.

[0006] Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe dadurch gelöst, daß das zweite Eingangszahnrad auf einem Lagerstutzen des Wendegetriebegehäuses gelagert ist, der Lagerstutzen im Bereich der Drehachse einen zentralen, längs ausgerichteten Hohlraum aufweist, die Schalteinrichtung von außen in den Hohlraum des Lagerstutzens hineinragt und ein Rückenteil aufweist, der das Wendegetriebegehäuse nach außen abschließt. Die Schalteinrichtung ist größtenteils innerhalb des Bauraums untergebracht, der ohnehin vom zweiten Eingangszahnrad in Anspruch genommen wird. Die beweglichen Teile der Schalteinrichtung sind innerhalb des Wendegetriebegehäuses untergebracht und damit vor Umwelteinflüssen geschützt. Bei dem erfindungsgemäßen Wendegetriebe ist die Schalteinrichtung dennoch von außen zugänglich.

[0007] Wenn das Wendegetriebegehäuse einen Gehäusedeckel aufweist und der Lagerstutzen ein Teil des Gehäusedeckels ist, kann die Montage erleichtert werden.

[0008] Eine weiter verbesserte Bauraumaussnutzung kann erzielt werden, wenn auch das erste Eingangszahnrad auf einem Lagerstutzen des Wendegetriebegehäuses gelagert ist, der ebenfalls einen zentralen, längs ausgerichteten Hohlraum aufweist, und die Eingangswelle des Wendegetriebes in den Hohlraum dieses Lagerstutzens mündet. In einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung weist die Kupplungseinrichtung eine Schaltmuffe mit einer Außenverzahnung auf. Die Eingangszahnräder weisen radial innerhalb der Laufverzahnung eine mit der Außenverzahnung der Schaltmuffe zusammenwirkende Innenverzahnung auf. Die Schaltmuffe ist von der Schalteinrichtung axial betätigbar und greift, je nach axialer Schaltstellung, in eine der Innenverzahnungen der Eingangszahnräder ein. In einer Mittelstellung ist die Kupplungseinrichtung mit keinem der Eingangszahnräder in Eingriff, so daß die Eingangswelle von den Eingangszahnradern in dieser Neutralstellung trieblich entkoppelt ist.

[0009] In bezug auf eine hohe Betriebssicherheit ist es vorteilhaft, wenn jede der axialen Schaltstellungen durch einen Verriegelungsmechanismus verriegelbar ist. Ein Schaltzustand kann dann nur geändert werden, wenn zuvor der Verriegelungsmechanismus entriegelt wird.

[0010] Um bei Ausfall der hydraulischen, pneumatischen oder elektrischen Versorgung der Schalteinrichtung die Neutralstellung dennoch schalten zu können, ist bei einer Weiterbildung der Erfindung die Mittel-Schaltstellung (= Neutralstellung) federbelastet, d. h., daß die Kupplungseinrichtung mit dem ersten oder zweiten Eingangszahnrad nur gegen eine Federkraft in Eingriff gebracht werden kann. Die Schalteinrichtung weist eine Notentriegelung für den Verriegelungsmechanismus auf, die im Rückenteil

angeordnet und damit von außen betätigbar ist. Wird die Notentriegelung betätigt, wird die Kupplungseinrichtung durch die Federkraft in die Neutralstellung gebracht.

[0011] Bei dem erfindungsgemäßen Wendegetriebe lassen sich außerdem an der Schalteinrichtung innerhalb des Wendegetriebegehäuses Sensoren zum berührungslosen Erkennen der Schaltstellung der Kupplungseinrichtung und/oder des Verriegelungsmechanismus vorsehen, welche an dieser Stelle vorteilhaft gegen Umwelteinflüsse geschützt sind. Eine sehr kompakte Bauform läßt sich dadurch erzielen, daß die Kupplungseinrichtung auf der Seite des ersten Eingangszahnrads drehfest, aber axial verschieblich mit der in den Hohlraum des Lagerstutzens mündenden Eingangswelle verbunden ist und auf der anderen Seite drehbar, aber axial fest an eine axial betätigbare Schaltstange der Schalteinrichtung gekoppelt ist.

[0012] Die im geschalteten Zustand auf die Kupplungseinrichtung wirkende Axialkraft kann dadurch begrenzt werden, daß im Kraftfluß zur Kupplungseinrichtung eine in axialer Richtung wirkende vorgespannte Feder vorgesehen ist.

[0013] Weiterhin ist vorteilhaft, wenn die Anschlüsse für die hydraulisch, pneumatisch oder elektrisch betätigbare Schalteinrichtung in dem von außen zugänglichen Rückenteil der Schalteinrichtung angeordnet sind.

[0014] Schließlich läßt sich eine einfache Anpassung für verschiedene Anwendungsfälle dadurch erzielen, daß das Wendegetriebe als separate Baueinheit an einem Achsgetriebegehäuse angeflanscht ist und auf seiner Abtriebswelle ein in das Achsgetriebegehäuse hineinragendes Kegelrad des Achsgetriebes trägt.

[0015] Die Erfindung wird anhand der beiliegenden Figuren näher erläutert, wobei

Fig. 1 eine schematische Darstellung eines Antriebs für ein Schienenfahrzeug mit einem teilweisen Schnitt durch das erfindungsgemäße Wendegetriebe mit einem Achsgetriebe,

Fig. 2 einen Schnitt durch ein erfindungsgemäßes Wendegetriebe und

Fig. 3 einen Schnitt durch eine Ausführungsform einer Schalteinrichtung

zeigen.

[0016] Der in Fig. 1 schematisch dargestellte Antriebsmotor 2 treibt über ein Schaltgetriebe 4 und eine Gelenkwelle 6 ein Wendegetriebe 8 an. Dabei ist die Gelenkwelle 6 mit einer Eingangswelle 10 des Wendegetriebes 8 verbunden, die im Wendegetriebegehäuse 12 drehbar gelagert ist und eine Kupplungseinrichtung 14 trägt.

[0017] Das Wendegetriebegehäuse 12 besitzt einen Flansch 16, mit dem es an einer Trennfläche 18 eines

Achsgetriebegehäuses 20 angeflanscht ist. Die Trennfläche 18 verläuft in einer senkrechten Trennebene achsparallel zu der Fahrzeugachse 22, die im Achsgetriebegehäuse 20 eines Achsgetriebes 24 gelagert ist und ein Kegelrad 26 trägt. Dieses kämmt mit einem Kegelrad 28, das auf der Abtriebswelle 30 des Wendegetriebes 8 sitzt und über den Flansch 16 hinaus in das Achsgetriebegehäuse 20 hineinragt. Mit dem freien Ende der Abtriebswelle 30 kann über eine weitere Gelenkwelle 22 eine weitere Fahrzeugachse angetrieben werden.

[0018] Das in Fig. 2 dargestellte erfindungsgemäße Wendegetriebe 8 weist ein erstes Eingangszahnrad 34 und ein zweites, coaxiales Eingangszahnrad 36 auf. Das zweite Eingangszahnrad 36 ist mittels Wälzlager 38 drehbar auf einem Lagerstutzen 40 gelagert. Der Lagerstutzen 40 ist Teil eines Gehäusedeckels 42 des Wendegetriebegehäuses 12. Das erste Eingangszahnrad 34 ist auf einem Lagerstutzen 44 des Wendegetriebegehäuses 12 drehbar gelagert. Das zweite Eingangszahnrad 36 ist in ständigem Zahneingriff mit dem Abtriebsrad 46, das auf der Abtriebswelle 30 sitzt. Das Kegelrad 28 ragt in das in Fig. 2 nicht dargestellte Achsgetriebe hinein und ist dort mit dem Kegelrad 26 (Fig. 1) im Eingriff. Das erste Eingangszahnrad 34 ist über eine nicht dargestellte Zwischenwelle, die außerhalb der Zeichnungsebene liegt, ebenfalls in ständiger trieblicher Verbindung mit dem Abtriebsrad 46. Die zwischen den Eingangszahnradern 34, 36 liegende Kupplungseinrichtung 14 ist mittels einer Formschlußverzahnung 48 drehfest, aber axial verschieblich, mit der in einen radial innerhalb des Lagerstutzens 44 liegenden Hohlraum mündenden Eingangswelle 10 verbunden. Sie weist eine Schaltmuffe mit einer Außenverzahnung 50 auf, die, je nach axialer Schaltstellung der Kupplungseinrichtung 14, in eine Innenverzahnung 51 des ersten Eingangszahnrads 34 oder in eine Innenverzahnung 53 des zweiten Eingangszahnrads 36 eingreift. In einer axialen Mittelschaltstellung sind beide Eingangszahnrad 34, 36 von der Kupplungseinrichtung 14 bzw. der Eingangswelle 10 entkoppelt, wodurch eine Neutralstellung gegeben ist.

[0019] Der Lagerstutzen 40, auf dessen radial äußerer Mantelfläche das zweite Eingangszahnrad 36 gelagert ist, weist radial innerhalb einen zentralen, längs ausgerichteten Hohlraum auf, in den von außen eine Schalteinrichtung 52 hineinragt. Der Bauraum, der in bekannten Wendegetrieben von einer Eingangswelle oder von einer Radnabe beansprucht wird, dient also bei der erfindungsgemäßen Anordnung wenigstens teilweise zur Aufnahme der Schalteinrichtung 52. Die Schalteinrichtung 52 weist ein Rückenteil 54 auf, das mit Schrauben 56 an einer Flanschfläche 58 des Wendegetriebegehäuses 12, 42 befestigt ist, so daß es das Gehäuse nach außen abschließt. Die beweglichen Teile der Schalteinrichtung 52 liegen, vor Umwelteinflüssen geschützt, innerhalb des Getriebegehäuses, wobei die

Schalteinrichtung 52 dennoch von außen zugänglich ist. Anschlüsse für die hydraulische, pneumatische oder elektrische Ansteuerung der Schalteinrichtung sind in dem von außen zugänglichen Rückenteil 54 der Schalteinrichtung 52 angeordnet.

[0020] Die Schalteinrichtung 52 weist eine axial betätigbare Schaltstange 60 auf, mit der die Kupplungseinrichtung 14 über ein Kugellager 62 drehbar, aber axial fest, gekoppelt ist.

[0021] In der vergrößerten Schnitt-Darstellung einer Ausführungsform einer Schalteinrichtung gemäß Fig. 3 ist der Aufbau einer hydraulisch-pneumatischen Schalteinrichtung gezeigt. Die axiale Schaltbewegung wird von der Schaltstange 60 über das Kugellager 62 auf die Kupplungseinrichtung 14 übertragen. Im Kraftfluß zur Kupplungseinrichtung ist zwischen der Schaltstange 60 und einer hohlen Kolbenstange 64 eine in axialer Richtung wirkende vorgespannte Feder 66 angeordnet, die die im geschalteten Zustand auf die Kupplungseinrichtung wirkende Axialkraft begrenzt. Die Kupplungseinrichtung 14 ist in jeder der drei axialen Schaltstellungen (Vorwärts, Rückwärts, Neutral) durch einen Verriegelungsmechanismus 68 verriegelbar. Der Verriegelungsmechanismus weist an der Innenfläche der hohlen Kolbenstange 64 drei Ringnuten 70 zur Aufnahme von Kugeln 72 auf, welche in einem Fortsatz des Rückenteils 54 axial fixiert sind. Der Verriegelungskolben 74 zwingt die Kugeln 72 im verriegelten Zustand in die Ringnuten 70 der Kolbenstange. Wenn dieser Verriegelungskolben 74 gegen die Kraft einer Axialfeder 76 bewegt wird, erlaubt die Ringnut 78 des Verriegelungskolbens 74 ein radiales Zurückweichen der Kugeln 72 aus den Ringnuten 70, wodurch die Kolbenstange 64 und mit ihr die Kupplungseinrichtung axial entriegelt wird.

[0022] Die Mittel-Schaltstellung (Neutralstellung) der Kupplungseinrichtung 14 ist durch eine Axialfeder 80 federbelastet, so daß diese Schaltstellung selbsttätig eingelegt wird, wenn die Kolbenstange entriegelt ist und keine äußeren Kräfte anliegen. Bei Ausfall der pneumatischen oder hydraulischen Versorgung kann über den außen am Rückenteil 54 angebrachten Notentriegelungsknopf 82 bei dem erfindungsgemäßen Wendegetriebe hierdurch die Neutralstellung eingelegt werden.

[0023] Unter der Wirkung eines in bekannter Weise von einer nicht dargestellten Steuerungseinrichtung erzeugten hydraulischen oder pneumatischen Drucks auf die Kolbenflächen 84 oder 86 wird die Kolbenstange 64 und mit ihr die Kupplungseinrichtung 14 axial in die jeweils gewünschte Schaltstellung geschoben. Die Anschlüsse 88 für die Druckleitungen sind von außen zugänglich im Rückenteil 54 der Schalteinrichtung 52 angeordnet.

[0024] Insgesamt ist bei dem erfindungsgemäßen Wendegetriebe bei hoher Bauraumausnutzung die Schalteinrichtung gut gegen Umwelteinflüsse geschützt und dennoch gut von außen zugänglich.

Bezugszeichen

[0025]

5	2	Antriebsmotor
	4	Schaltgetriebe
	6	Gelenkwelle
	8	Wendegetriebe
	10	Eingangswelle
10	12	Wendegetriebegehäuse
	14	Kupplungseinrichtung
	16	Flansch
	18	Trennfläche
	20	Achsgetriebegehäuse
15	22	Fahrzeugachse
	24	Achsgetriebe
	26	Kegelrad
	28	Kegelrad
	30	Abtriebswelle
20	32	Gelenkwelle
	34	Eingangszahnrad
	36	Eingangszahnrad
	38	Wälzlager
	40	Lagerstutzen (erstes Eingangszahnrad)
25	42	Gehäusedeckel
	44	Lagerstutzen
	46	Abtriebsrad
	48	Formschlußverzahnung
	50	Außenverzahnung
30	51	Innenverzahnung
	53	Innenverzahnung
	52	Schalteinrichtung
	54	Rückenteil
	56	Schrauben
35	58	Flanschfläche
	60	Schaltstange
	62	Kugellager
	64	Kolbenstange
	66	Feder
40	68	Verriegelungsmechanismus
	70	Ringnuten
	72	Kugeln
	74	Verriegelungskolben
	76	Axialfeder
45	78	Ringnut
	80	Axialfeder
	82	Notentriegelungsknopf
	84	Kolbenfläche
	86	Kolbenfläche
50	88	Anschluß

Patentansprüche

1. Wendegetriebe (8) mit einem ersten Eingangszahnrad (34) und einem zweiten, zum ersten Eingangszahnrad (34) koaxialen Eingangszahnrad (36), wobei eine von einer Schalteinrichtung (52) betätigbare Kupplungseinrichtung (14) vorgesehen

- ist, durch die jeweils ein Eingangszahnrad (34,36) des Wendegetriebes (8) mit einer Eingangswelle (10) kuppelbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß das zweite Eingangszahnrad (36) auf einem Lagerstutzen (40) des Wendegetriebegehäuses (12, 42) gelagert ist, der Lagerstutzen (40) im Bereich der Drehachse einen zentralen, längs ausgerichteten Hohlraum aufweist, die Schalteinrichtung (52) von außen in den Hohlraum des Lagerstutzens (40) hineinragt und ein Rückenteil (54) aufweist, der das Wendegetriebegehäuse (12, 42) nach außen abschließt.
2. Wendegetriebe (8) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Wendegetriebegehäuse (12) einen Gehäusedeckel (42) aufweist und der Lagerstutzen (40) ein Teil des Gehäusedeckels (12) ist.
 3. Wendegetriebe (8) nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß auch das erste Eingangszahnrad (34) auf einem Lagerstutzen (44) des Wendegetriebegehäuses (12) gelagert ist, der einen zentralen, längs ausgerichteten Hohlraum aufweist, und die Eingangswelle (10) in den Hohlraum dieses Lagerstutzens (44) mündet.
 4. Wendegetriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Kupplungseinrichtung (14) eine Schaltmuffe mit einer Außenverzahnung (50) aufweist, die in einer ersten axialen Schaltstellung in eine Innenverzahnung (51) des ersten Eingangszahnrads (34) eingreift, in einer zweiten axialen Mittel-Schaltstellung in keines der Eingangszahnräder eingreift und in einer dritten axialen Schaltstellung in eine Innenverzahnung (53) des zweiten Eingangszahnrads (36) eingreift.
 5. Wendegetriebe (8) nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß jede der axialen Schaltstellungen durch einen Verriegelungsmechanismus (68) verriegelbar ist.
 6. Wendegetriebe (8) nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Mittel-Schaltstellung durch eine Feder (80) federbelastet ist, und die Schalteinrichtung (52) eine Notentriegelung (82) für den Verriegelungsmechanismus (68) aufweist, die in dem Rückenteil (54) angeordnet ist und von außen betätigbar ist.
 7. Wendegetriebe (8) nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß an der Schalteinrichtung innerhalb des Wendegetriebegehäuses (12) Sensoren zum berührungslosen Erkennen der Schaltstellung der Kupplungseinrichtung (14) und/oder des Verriegelungsmechanismus (68) vorgesehen sind.
 8. Wendegetriebe (8) nach einem der Ansprüche 3 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Kupplungseinrichtung (14) auf der Seite des ersten Eingangszahnrads (34) drehfest, aber axial verschieblich, mit der in den Hohlraum des Lagerstutzens (44) mündenden Eingangswelle (10) verbunden ist und auf der anderen Seite drehbar, aber axial fest, an eine axial betätigbare Schaltstange (60) der Schalteinrichtung (52) gekoppelt ist.
 9. Wendegetriebe (8) nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß eine in axialer Richtung wirkende vorgespannte Feder (66) vorgesehen ist, um die Axialkraft auf die Kupplungseinrichtung (14) zu begrenzen.
 10. Wendegetriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Schalteinrichtung (52) hydraulisch, pneumatisch oder elektrisch betätigbar ist, und hierfür vorgesehene Anschlüsse (88) in dem von außen zugänglichen Rückenteil (54) angeordnet sind.
 11. Wendegetriebe (8) nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß es als separate Baueinheit an einem Achsgetriebegehäuse (20) angeflanscht ist und auf seiner Abtriebswelle (30) ein in das Achsgetriebegehäuse (20) hineinragendes Kegelrad (28) des Achsgetriebes (24) trägt.

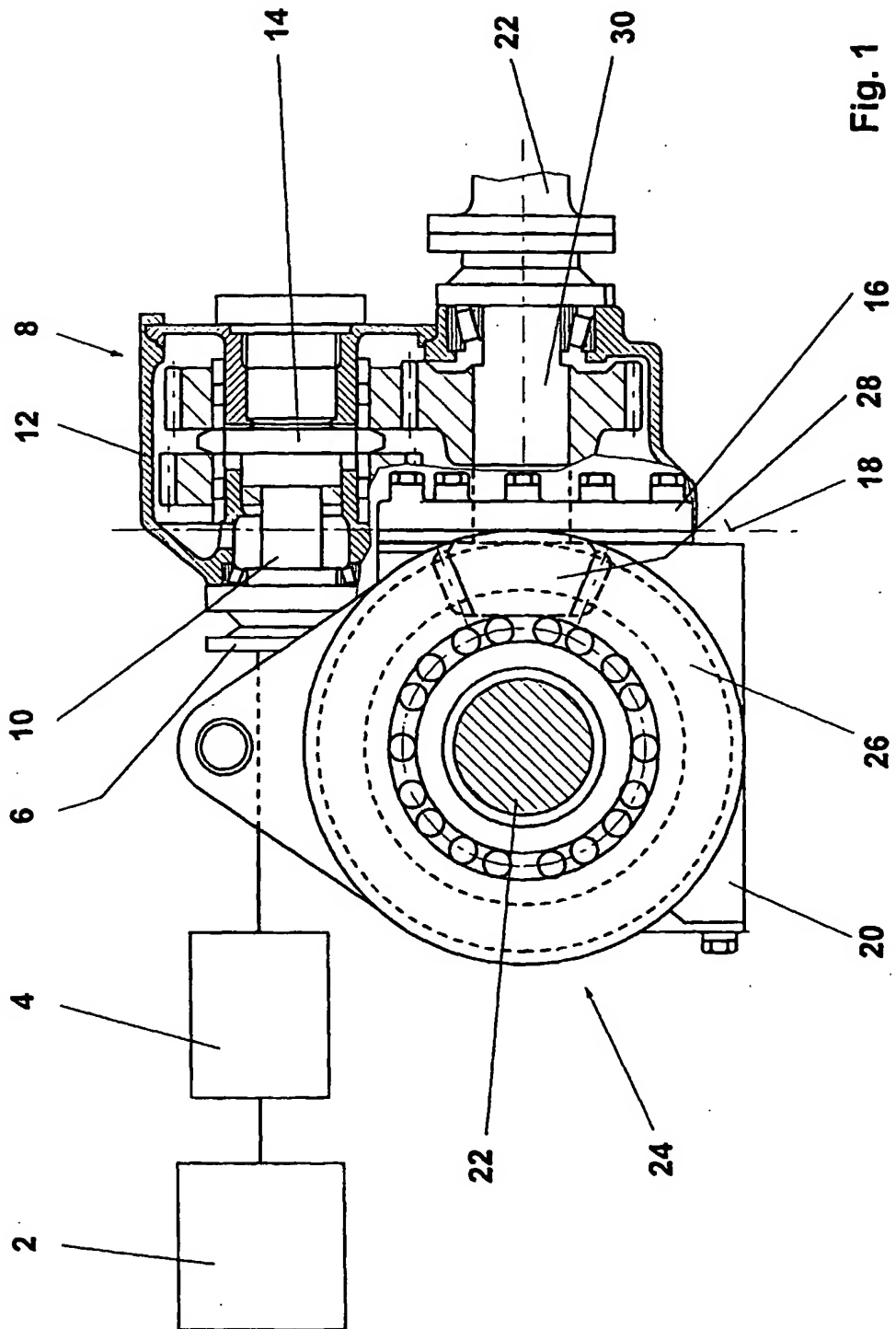


Fig. 1

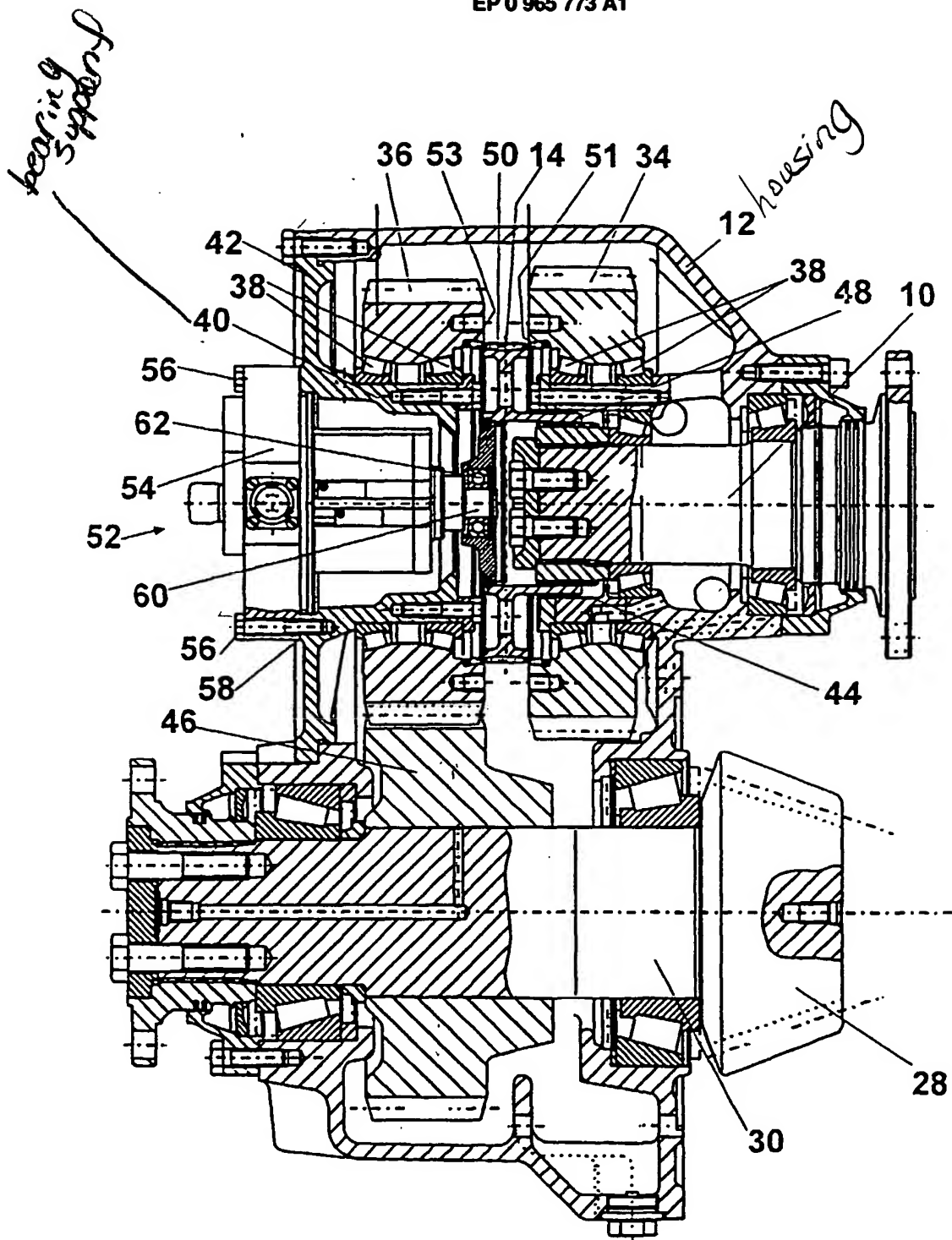


Fig. 2

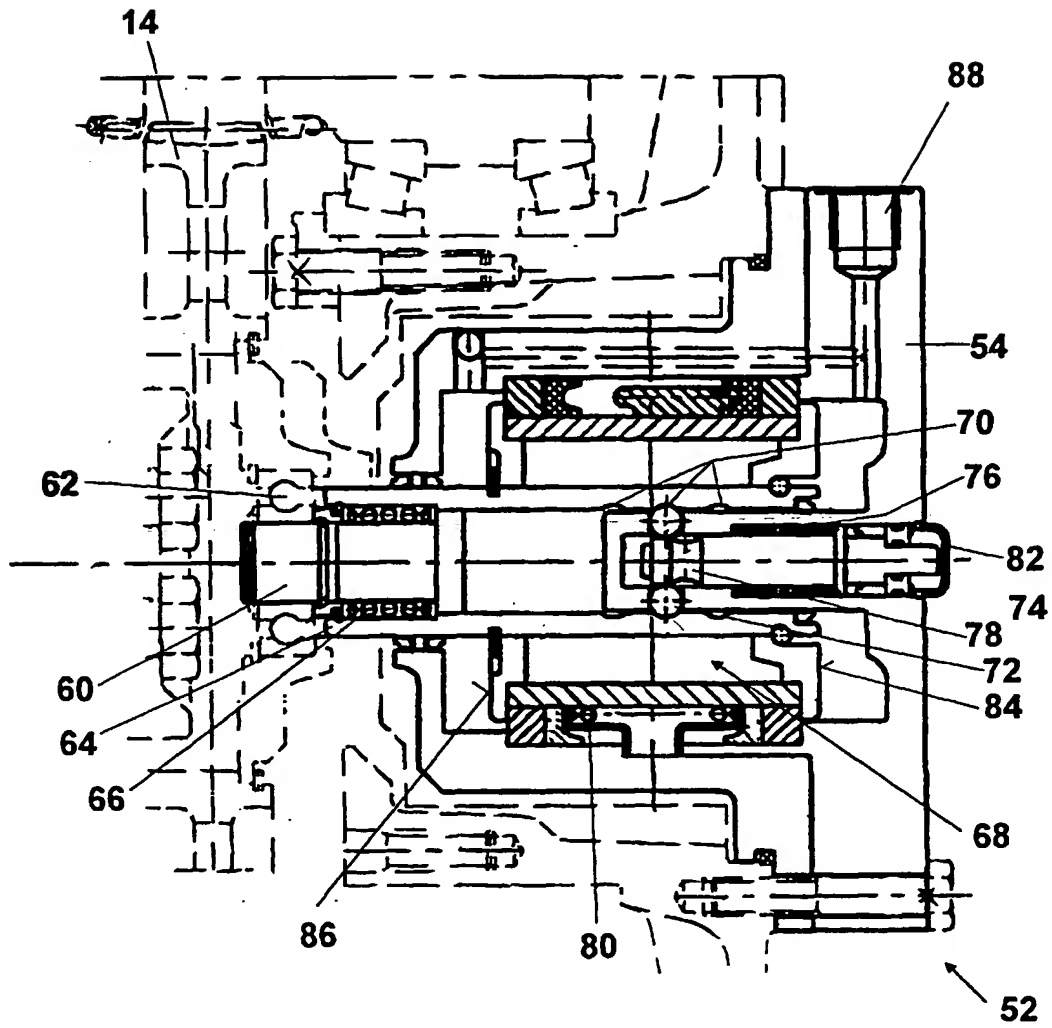


Fig. 3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 99 11 1046

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.8)
A	AU 50806 69 A (P.R.MOTORS LIMITED) 27. August 1970 (1970-08-27) * Seite 3, Zeile 14 - Seite 6, Absatz 3; Abbildung 2 *	1	F16H57/02 F16H3/14
A	FR 1 201 556 A (ÉTABLISSEMENTS RICHIER) 4. Januar 1960 (1960-01-04) * Abbildung 2 *	1	
A	DE 40 41 899 A (STEYR DAIMLER PUCH AG) 25. Juli 1991 (1991-07-25) * Zusammenfassung *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.8)
			F16H
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Forschernort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 8. Oktober 1999	Prüfer Hunt, A
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: nichtöffentliche Offenbarung P: Zwischenliteratur</p> <p>T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument &: Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03.82 (P04003)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 99 11 1046

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

08-10-1999

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
AU 5080669	A	27-08-1970	KEINE		
FR 1201556	A	04-01-1960	KEINE		
DE 4041899	A	25-07-1991	AT	398334 B	25-11-1994
			AT	14190 A	15-03-1994
			JP	4211752 A	03-08-1992

EPO FORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82